

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLIX. — Wydana i rozesłana dnia 19. września 1890.

**174.**

## Dokument koncesyjny z dnia 21. czerwca 1890,

na koleje miejscowe a) od Horzan (Porzyczan) do Mochowa i b) od Brandyżu nad Łabą do Neratowic.

**My Franciszek Józef Pierwszy,  
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;**

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austriacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno- i Dolno-Śląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy uprzyw. austriacko-węgierska Spółka kolei państwa podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu projektowanych przez nią kolei żelaznych od Horzan (Porzyczan) do Mochowa i od Brandyżu nad Łabą do Neratowic, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczonyj Spółce koncesyą niniejszą

na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 15. marca 1887 (Dz. u. p. Nr. 43) w sposób następujący:

### §. 1.

Nadajemy uprzyw. austriacko-węgierskiej Spółce kolei państwa prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu następujących kolei żelaznych parowych o szlaku normalnym:

- a) od pewnego punktu jej linii północnej w pobliżu stacyi Porzyczany pod Horzanami do Mochowa z uściem do kolei miejscowej brandysko-czelakowicko-mochowskiej i
- b) od stacyi Brandyż nad Łabem przerzeczonej kolei miejscowej na Kostelec n. Ł. do Neratowic, z użyciem kolei podjazdowej kostelecko-neratowickiej już istniejącej, którą Spółka zamierza nabyć i do obrotu publicznego zastosować.

Spółka jest nadto obowiązana przedłużyć na żądanie administracyi państwa wzmiankowaną wyżej pod b) kolej brandysko-neratowicką dla połączenia jej z linią północną kolei państwa w stosownym punkcie między Jenzowicami a Berkowicami.

### §. 2.

Kolejom, na które wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

- a) Uwolnienie od stępli i należytości od wszelkich umów, które Spółka jako koncesyonaryuszka kolei w §. 1 wzmiankowanych zawrze,

od podań, które wniesie i od wszelkich dokumentów, które wystawi, tudzież od wszelkich wpisów hipotecznych, które na zasadzie tych umów i dokumentów będą uskuteczniane, na koniec od wszelkich czynności urzędowych i urzędowych wygotowań do celów poniżej wyrażonych, a mianowicie:

1. dotyczących się zebrania kapitału, zabezpieczenia odsetek od kapitału i zabezpieczenia ruchu, aż do chwili otwarcia ruchu;

2. dotyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei, aż do końca pierwszego roku ruchu.

Ulgi te nie mają być stosowane do postępowania sądowego w sprawach spornych;

- b) uwolnienie od stępli i należności od emisji akcji i obligacji pierwszorzędnych wypuszczonych w celu zebrania kapitału na pierwsze założenie kolei i jej zaopatrzenie według koncesyj jakoteż od kwitów tymczasowych, od zahipotekowania prawa zastawu na ciałach hipotecznych księgi dla kolei żelaznych lub na innych nieruchomościach przeznaczonych do zabezpieczenia obligacji pierwszorzędnych, tudzież od opłat za przeniesienie własności, jakie powstaną przy wykupie gruntów po upływie pierwszego roku ruchu (lit. a, l. 2), z wyjątkiem należności, które według istniejących ustaw mają być z tego powodu płacone gminom i innym korporacjom autonomicznym;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyj i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był wprowadzony, na przeciąg czasu aż do 7. listopada 1911.

### §. 3.

Spółka obowiązana jest rozpocząć budowę kolei w §. 1 pod a) i b) wymienionych natychmiast, skończyć ją najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotowe koleje oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny, ustanowiony aż do dnia 31. grudnia 1965.

Jako rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy dać ma Spółka na żądanie administracji państwa stosowną kaucyjną w tych papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

Termin do skończenia szlaku przedłużenia w §. 1 wzmiankowanego od Neratowic aż do północnej linii kolei państwa wyznaczy Rząd w swoim czasie, gdy w tej mierze wyda Spółce polecenie.

### §. 4.

Do wybudowania kolei koncesyonowanych nadaje się Spółce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

### §. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinna Spółka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyżości największej, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

### §. 6.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, na kosztą sprawienia parku kolejowego rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, łącznie z odsetkami interkalarnymi w ciągu czasu budowy rzeczywiście zapłaconymi i straty na kursie rzeczywiście poniesionej, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.



Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

#### §. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych niższych, a to stosownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek obowiązywać będą na linii północnej uprzywilejowanej austriacko-węgierskiej Spółki kolei państwa.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nie tylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmerji, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Spółka zobowiązuje się przystąpić także co do kolei w §fie 1szym wzmiankowanych do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupu i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoimi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do przepisów dla kolei żelaznych podczas wojny, które kiedykolwiek będą obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowymi względem pomagania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciężą na Spółce tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei koncesyonowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami, a orzeka o tem ministerstwo handlu.

Spółka zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów

armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

#### §. 8.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne na przeciąg czasu aż do 31. grudnia 1965, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoje.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §fie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §fu 11, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

#### §. 9.

Spółka obowiązana jest dozwolnić Administracji państwa na jej żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Administracja państwa będzie mogła z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia. Jednakże współużywanie to o tyle tylko będzie miało miejsce, o ile przez to nie będzie doznawał przeszkody własny regularny obrót na kolei współużywanej.

Wynagrodzenie, które za to ma być płacone, ustanowione będzie według przepisów dołączonych jako załączka C do dokumentu koncesyjnego z dnia 1. stycznia 1886 dla kolei północnej Cesarza Ferdynanda ogłoszonych w Dzienniku ustaw państwa z roku 1886, strona 63.

Spółka nie jest upoważniona do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolejach koncesyonowanych, wyjąwszy, gdyby Rząd wyraźnie na to zezwolił.

#### §. 10.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanych po ich wybudowaniu i otwarciu na nich ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich

stracone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem roku 1894, natenczas za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu, uważana będzie kwota roczna potrzebna do oprocentowania po pięć od sta kapitału zakładowego przez Rząd zatwierdzonego i do umorzenia go w ciągu całego okresu koncesyjnego.

3. Wynagrodzenie, które ma być zapłacone, będzie polegało na tem, że w ciągu pozostałych lat okresu koncesyjnego płacić się będzie Spółce dochód średni w myśl ustępu 1go a względnie, o ileby zachodził przypadek w ustępie 2gim przewidziany, sumę roczną tamże wzmiankowaną na oprocentowanie i umorzenie kapitału zakładowego a to w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

4. Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych zapłacić kapitał wyrównywający sumie zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po pięć od sta na rok wartości kapitałowej rat, które według postanowień ustępu 3go mają być półrocznie płacone.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj długu państwa. Obligacje długu państwa liczone będą po kursie średnim, jaki obligacje rządowe tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczia bezpośrednio poprzedzającego.

5. Postanowienia powyższe nie naruszają w żadnym względzie prawa nadanego Rządowi w §. 6 umowy z dnia 12. listopada 1882, odkupienia kiedykolwiek po dniu 1. stycznia 1895 razem z linią węgierską Spółki, także jej linii austriackich, do których zaliczają się oraz koleje obecnie koncesjonowane, a to za opłatą renty rocznej wymierzonej na podstawie czystych dochodów tych kolei.

6. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei niniejszem koncesjonowanych ze wszystkimi do nich należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów.

#### §. 11.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i uży-

wanie kolei koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc także park wozowy i zapasy materyałów (§. 10, l. 6).

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 10), zatrzyma Spółka na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów kolei miejscowej i należące się jej aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku Spółki wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił Spółkę z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

#### §. 12.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania przez komisarza przy Spółce ustanowionego w jej zarząd, o ile tenże tyczy się kolei niniejszem koncesjonowanych.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowem, niniejszem ustanowiony, Spółka nie jest obowiązana płacić skarbowi państwa wynagrodzenia.

#### §. 13.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków, w dokumencie koncesyi, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą przed upływem okresu, na który została nadana.

#### §. 14.

Postanowienia niniejszego dokumentu koncesyjnego i warunki koncesyjne do niego przez ministerstwo handlu wydane, stosują się do kolei miejscowej brandysko-czelakowicko-mochowskiej, będącej przedmiotem dokumentu koncesyjnego z dnia 7. listopada 1881 (Dz. u. p. Nr. 134) a przez uprzyw. Spółkę austriacko-węgierską kolei państwa nabytej, w taki sposób, że ten ostatni dokument koncesyjny i warunki techniczne do niego, przez ministerstwo handlu wydane, o ile zawierają postanowienia niezgodne z koncesyą niniejszą i nie wykonane już przy budowie lub urządzeniu kolei, tracą od dnia dzisiejszego moc swoją, linia zaś brandysko-czelakowicko-



mochowska, tudzież linie, będące przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, uważane być mają od tego dnia pod względem administracyjnym i technicznym za jedną linią.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej i nadając Spółce prawo uciekania się do Naszych Sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim Władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkimi postanowieniami w niej zawartymi ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównym i rezydencyjnym mieście Wiedniu, dnia dwudziestego miesiąca czerwca, w roku zbawienia tysiąc ośmset dziewięćdziesiątym, Naszego panowania czterdziestym drugim.



**Franciszek Józef r. w.**

**Taaffe r. w.**

**Dunajewski r. w.**

**Bacquehem r. w.**

**175.**

## Obwieszczenie ministerstwa handlu z dnia 18. lipca 1890,

**o nabyciu przez uprzyw. austriacko-węgierską Spółkę kolei państwa kolei miejscowej od Brandyżu nad Łabem na Czelakowice do Mochowa, będącej przedmiotem Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 7. listopada 1881 (Dz. u. p. Nr. 134).**

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia zatwierdzone zostało postanowieniami §. 14go Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 21. czerwca 1890 (Dz. u. p. Nr. 174) przeniesienie praw i obowiązków, łączących się z własnością kolei miejscowej od Brandyżu nad Łabem na Czelakowice do Mochowa, będącej przedmiotem dokumentu koncesyjnego z dnia 7. listopada 1881 (Dz. u. p. Nr. 134), z austriackiej Spółki kolei miejscowych, jako pierwotnej koncesyonaryuszki tej kolei miejscowej, na

Spółkę akcyjną c. k. uprzyw. czeskich kolei miejscowych a następnie nabycie rzeczzonej kolei miejscowej przez uprzyw. austriacko-węgierską Spółkę kolei państwa.

**Bacquehem r. w.**

**176.**

## Obwieszczenie ministerstwa handlu z dnia 18. lipca 1890,

**o przeniesieniu Najwyższej koncesyi, tyczącej się kolei miejscowej z Nusla do Modrzan na austriacką Spółkę kolei miejscowej.**

Ponieważ kolej miejscowa od stacyi Nusla na kolei Cesarza Franciszka Józefa do Modrzan, będąca przedmiotem Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 9. maja 1881 (Dz. u. p. Nr. 48), przeszła z posiadania Spółki akcyjnej c. k. uprzyw. kolei czeskich handlowych w posiadanie austriackiej Spółki kolei miejscowej, przeto na zasadzie Najwyższego upoważnienia z jednoczesnem zatwierdzeniem tego przeniesienia własności, przenosi się oraz prawa i obowiązki koncesyjne, łączące się z powyższą koleją miejscową, od dotychczasowej na przyszłą posiadaczkę koncesyi a to z następującymi postanowieniami:

### I.

Prawa służące austriackiej Spółce kolei miejscowych jako koncesyonaryuszce kolei miejscowej od Nusla do Modrzan i ciążące na niej obowiązki ocenianą się podług osnowy Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 9. maja 1881 (Dz. u. p. Nr. 48) i następujących postanowień, które go po części zmieniają a po części uzupełniają.

1. Na miejsce postanowień zawartych w §. 6 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 9. maja 1881 (Dz. u. p. Nr. 48), wydają się co do kolei miejscowej od Nusla do Modrzan następujące:

„Cyfra kapitału zakładowego kolei miejscowej od Nusla do Modrzan, składającego się jedynie z akcji austriackiej Spółki kolei miejscowej, podlega zatwierdzeniu c. k. Rządu.

Cały kapitał zakładowy rzeczzonej kolei miejscowej umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Gdyby w przyszłości jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone

być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

2. Ruch na tej kolei miejscowej utrzymywać będzie aż do końca okresu koncesyjnego Rząd na rachunek Spółki austriackiej kolei miejscowej na podstawie kontraktu zawartego w tym względzie między nim a Spółką kolei miejscowej.

3. Transporty wojskowe przewożone być muszą na kolei miejscowej od Nusla do Modrzan po cenach taryfowych znizonych, a to stosownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na austriackich kolejach państwowych kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nie tylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Austriacka Spółka kolei miejscowej zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do przepisów dla kolei żelaznych podczas wojny, które kiedykolwiek będą obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowymi względem pomagania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciężą na Spółce tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei koncesyonowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami.

Spółka obowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

4. Na miejsce postanowień, dotyczących się prawa odkupienia na rzecz Rządu kolei miejscowej od Nusla do Modrzan a zawartych w §. 8 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 9. maja 1881 (Dz. u. p. Nr. 48), wydają się następujące:

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kiedykolwiek kolei miejscowej od Nusla do Modrzan pod następującymi warunkami:

- a) Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupienia, a względnie w takim razie, gdyby Rząd miał kolej odkupić przed dniem 1. lipca 1892, czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat przed chwilą odkupienia, licząc od dnia 1. lipca 1885 a z nich stracone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu a względnie tylu lat, ile ich według powyższego będzie.
- b) Wynagrodzenie, które ma być zapłacone, będzie polegało na tem, że w ciągu pozostałych lat okresu koncesyjnego płacić się będzie Spółce przychód średni w myśl ustępu a) obliczony a to w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.
- c) Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych, zapłacić kapitał wyrównujący sumie wartości kapitałowej rat, które według postanowień ustępu b) mają być półrocznie płacone, zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po pięć od sta na rok.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyi długu państwa. Obligacye długu państwa liczone będą po kursie średnim, jaki obligacye rządowe tego samego rodzaju, notowane urzędowo na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

- d) Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i używanie rzeczonyj kolei ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy, zapasy materiałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już całkiem lub w części użyte stosownie do swego przeznaczenia.



## II.

Warunki koncesyjne z dnia 27. maja 1881 (ogłoszone w numerze 67 Dz. c. dla kolei żelaznych i żeglugi parowej rocznik 1881), przepisane w Dodatku do Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 9. maja 1881 (Dz. u. p. Nr. 48), o ile tyczą się kolei miejscowej od Nusla do Modrzan, stosowane być mają na rzecznej kolei także na przyszość z następującymi zmianami:

1. Co się tyczy zasad ustanowionych dla taryf osobowych i towarowych (Cz. II ust. 1 warunków koncesyjnych z dnia 27. maja 1881) przepisuje się, że Część I Taryfy austriackich kolei żelaznych, zawierająca wspólne postanowienia co do transportu posyłek pospiesznych i zwyczajnych, jakoteż zwierząt żywych, powozów i zwłok, stosowana być ma także na kolei miejscowej od Nusla do Modrzan.

Nadto ministerstwo handlu zastrzega sobie wydanie w stosownej chwili zarządzeń co do poboru opłat taryfowych od zboża i mąki, jakie ze względu na austriacki przemysł młynarski uzna za stosowne.

2. We względzie zobowiązań dla zakładu telegrafów rządowych (Cz. II, ust. 4 warunków koncesyjnych z dnia 27. maja 1881) postanawia się, że przewody telegraficzne, któreby jeszcze były potrzebne dla ruchu kolei i do sygnalizacji, mają być poprowadzone, urządzone i utrzymywane na koszt Spółki albo według zarządzenia, albo za pośrednictwem zakładu telegrafów rządowych, tudzież, że Spółka poddać się ma co do kolei w mowie będącej także zamierzonej regulacji stosunków zakładu telegrafów rządowych do kolei miejscowych, która uskutecznioma być ma drogą rozporządzenia.

3. Miejsce postanowień na rzecz skarbu wojkowego (Cz. II, ust. 5 warunków koncesyjnych z dnia 27. maja 1881) zajmą zobowiązania pod I, ustęp 3 niniejszego obwieszczenia zawarte.

4. Odmienne od przepisów, tyczących się przewozu wydalców i skazańców (Cz. II, ust. 7 warunków koncesyjnych z dnia 27. maja 1881) postanawia się, że wydalców i skazańców i wszelkie inne osoby, które przymusowo kosztem publicznym mają być transportowane, tudzież ich dozorca a ci ostatni także za powrotem, przewożeni będą po cenach niższych, zaprowadzonych do tego celu na c. k. kolejach rządowych.

5. Wreszcie Spółka przyjmuje także co do kolei miejscowej od Nusla do Modrzan zobowiązanie, że gdyby nastąpiła ustawowa regulacja świadczeń na cele publiczne (Cz. II, ust. 3, 4, 6 aż do 8 warunków koncesyjnych z dnia 27. maja 1881) podda się jej postanowieniom.

Bacquehem r. w.

## 177.

## Obwieszczenie ministerstwa handlu z dnia 18. lipca 1890,

o przeniesieniu Najwyższej koncesyi z dnia 28. sierpnia 1880 (Dz. u. p. Nr. 128), tyczącej się kolei miejscowej ze Smidar do Wysokiego Wesela na Spółkę akcyjną uprzyw. kolei czeskich handlowych.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia dozwolonem zostało, żeby prawa i obowiązki koncesyjne, oparte na Najwyższym dokumencie koncesyi z dnia 28. sierpnia 1880 (Dz. u. p. Nr. 128), co do kolei miejscowej, prowadzącej od stacyi w Smidarach na c. k. uprzyw. austriackiej kolei północno-zachodniej pomiędzy wsiami Hrobiczary, Zbierz i Weleżyce do Wysokiego Wesela, przeniesione były z austriackiej Spółki kolei miejscowej, jako dotychczasowej koncesyonaryuszki, na Spółkę akcyjną c. k. uprzyw. kolei czeskich handlowych, pod następującymi warunkami:

## I.

Na miejsce zarządzeń, tyczących się taryf osobowych i towarowych, jakoteż taryf na wypadek niedostatku a zawartych w ostatnim ustępie §. 9go, tudzież w §§. 10 i 11 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 28. sierpnia 1880 (Dz. u. p. Nr. 128), wydają się następujące postanowienia:

1. Opłaty za przewóz w obrocie osobowym, taryfy przewozu towarów, klasyfikacja towarów i wszelkie postanowienia podrzędne, tyczące się przewozu posyłek, podlegają zatwierdzeniu ministerstwa handlu, przyczem zważać się będzie zarówno na interesa publiczne, jak i na to, żeby przedsiębiorstwo kolejowe przynosiło odpowiednie zyski, jakoteż na zawarte co do przewozu kontrakty.

2. Część I taryfy austriacko-węgierskich kolei żelaznych, zawierająca postanowienia wspólne w przedmiocie przewozu towarów pospiesznych i zwyczajnych, jakoteż zwierząt żywych, powozów i zwłok, ma być stosowana także na kolei miejscowej ze Smidar do Wysokiego Wesela. Spółka winna także poddać się co do tej kolei zarządzeniom w przedmiocie przystąpienia do części I taryfy dla obrotu osobowego, gdy według okoliczności będzie wydana.

3. Ceny przewozu osób i towarów, jakoteż wszelkie inne opłaty obliczać wolno tylko w walucie ustawowej krajowej bez dodawania aży.

4. Jak tylko kolej w jednym roku ruchu przyniesie czystego dochodu najmniej siedm (7) od sta kapitału zakładowego, ministerstwo handlu zarządzić może stosunkowe niżenie opłat taryfowych, które aż do tego czasu obowiązywały.

5. Ministerstwo handlu zastrzega sobie wydanie w stosownej chwili co do pobierania opłat taryfowych od mąki i zboża, zarządzeń, jakie w interesie austriackiego przemysłu młynarskiego uzna za odpowiednie.

6. Taryfy na wypadek niedostatku.

W przypadkach niedostatku i nadzwyczajnej drożyzny żywności i paszy w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych, Minister handlu ma prawo zniżyć według potrzeby ceny przewozu tych przedmiotów.

## II.

Uregulowanie kiedykolwiek postanowień taryfowych dla obrotu osobowego i towarowego zastrzeżone jest ustawodawstwu; Spółka obowiązana jest poddać się takiej ogólnej regulacji.

## III.

W uzupełnieniu przepisów §. 12go Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 28. sierpnia 1880 postanawia się, że c. k. uprzyw. koleje czeskie handlowe są nadto obowiązane także co do kolei ze Smidar do Wysokiego Wesela przystąpić do zawartej przez Spółki kolei austriackich umowy względem zakupu i utrzymywania w pogotowiu przedmiotów do przewozu transportów wojskowych i poddać się przepisom, dotyczącym się stosunków kolejowych w czasie wojny, jakie kiedykolwiek będą obowiązującymi.

## IV.

Spółka obowiązana jest dostarczyć dla kolei miejscowej ze Smidar do Wysokiego Wesela środków do ruchu w ilości dostatecznej do utrzymania ruchu regularnego, najmniej zaś w ilości minimalnej przepisanej w warunkach technicznych dla rzeczonoj kolei żelaznej, to jest jednej lokomotywy, jednego wozu osobowego i jednego krytego wozu towarowego z hamulcem, który to park w razie odkupienia kolei, lub gdy Najwyższa koncesja (§§. 18 i 19 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 28. sierpnia 1880, Dz. u. p. Nr. 128) moc swoją straci, ma również pod warunkami w koncesyi przewidzianymi przejść na własność państwa.

Bacquehem r. w.

## 178.

### Rozporządzenie ministerstw skarbu i handlu z d. 3. września 1890,

tyczące się uzupełnienia wyrazu „sprężyny“ w urzędowym abecadłowym spisie towarów do powszechnej Taryfy cłowej dla obszaru cłowego austriacko-węgierskiego.

W porozumieniu z interesowanymi ministerstwami królewsko węgierskimi uzupełniają się postanowienia, tyczące się wyrazu „sprężyny“ w urzędowym abecadłowym spisie towarów do zmienionej ustawą z dnia 21. maja 1887 Taryfy cłowej z dnia 25. maja 1882 i dodatku do niego w sposób następujący:

Po dotychczasowej Uwadze, którą teraz oznaczyć należy liczbą 1, przydaje się następującą uwagę:

2. Tak samo jak ze sprężynami sprzętowymi, postępować należy według Nr. 270 także z innymi grubymi sprężynami spiralnymi. W przypadkach wątpliwych te sprężyny spiralne uważać należy za grube, których drut ma więcej niż 3 milimetry grubości.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia.

Dunajewski r. w.

Bacquehem r. w.

### Sprostowanie.

W rozporządzeniu ministerstw spraw wewnętrznych, handlu i skarbu z dnia 23. sierpnia 1890, zabraniającem przywozu i przewozu szmat, gałganów, starzyny, starych lin, używanej bielizny i używanej pościeli z Egiptu, ogłoszony w XLVI Części Dziennika ustaw państwa z r. 1890 (wydanej i rozesełanej dnia 30. sierpnia 1890) pod Nr. 167, strona 396, przytoczone zostało w ustępie końcowym mylnie rozporządzenie ministeryalne z dnia 2. lipca 1890 (Dz. u. p. Nr. 139) zamiast rozporządzenia ministeryalnego z dnia 9. lipca 1890 (Dz. u. p. Nr. 145), co się niniejszem prostuje.